

for IDS

## PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 2001-122004

(43)Date of publication of application : 08.05.2001

(51)Int.Cl.

B60N 2/44

B60N 2/28

(21)Application number : 11-305182

(71)Applicant : NISSAN SHATAI CO LTD

(22)Date of filing : 27.10.1999

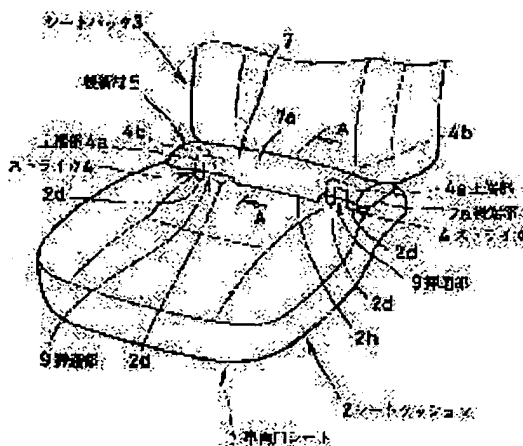
(72)Inventor : AOYANAGI KENICHI

### (54) SEAT FOR VEHICLE

#### (57)Abstract:

**PROBLEM TO BE SOLVED:** To provide a seat for vehicle to be used without hindering a function as a seat even in the full-flat condition when a child seat is not installed.

**SOLUTION:** This seat 1 for vehicle is formed of a seat cushion 2 and a seat back 3 supported freely to be fallen at a rear end 2a of the seat cushion 2. Upper ends 4a, 4a of strikers 4, 4 fixed to a cushion frame forming a framework of the seat cushion 2 are projected between the seat cushion 2 and the seat back 3 so as to lock each fix arm of a child seat. The upper ends 4a, 4a of the strikers 4, 4 are covered with a cushioning material 5 fitted to the rear end part 2a of the seat cushion 2, and insertion parts 9, 9 for passing through the fix arms of the child seat are formed between the seat cushion 2 and the cushioning material 5 in front of the upper ends 4a, 4a of the strikers 4, 4.



(19)日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11)特許出願公開番号  
特開2001-122004  
(P2001-122004A)

(43)公開日 平成13年5月8日(2001.5.8)

(51)Int.Cl.<sup>7</sup>

識別記号

F I

テーム\* (参考)

B 6 0 N 2/44  
2/28

B 6 0 N 2/44  
2/28

3 B 0 8 7

審査請求 未請求 請求項の数1 OL (全 7 頁)

(21)出願番号

特願平11-305182

(22)出願日

平成11年10月27日(1999. 10. 27)

(71)出願人 000226611

日産車体株式会社

神奈川県平塚市天沼10番1号

(72)発明者 青柳 顕一

神奈川県平塚市天沼10番1号 日産車体株式会社内

(74)代理人 100088100

弁理士 三好 千明

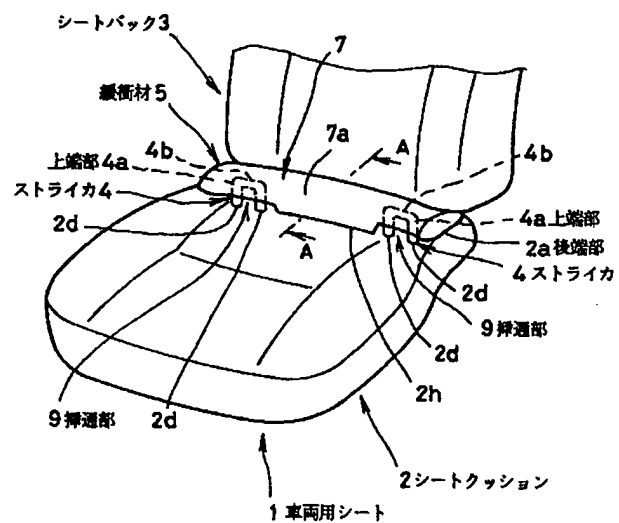
Fターム(参考) 3B087 BD01 CB01 CE07 DA10

(54)【発明の名称】 車両用シート

(57)【要約】

【課題】 チャイルドシートが取り付けられていないときに、フルフラットの状態でもシートとしての機能を損なうことなく使用できる車両用シートを提供する。

【解決手段】 車両用シート1は、シートクッション2と、シートクッション2の後端部2aで傾倒可能に支持されたシートバック3とから構成されている。シートクッション2の骨格を形成するクッションフレームに固定されたストライカ4、4は、上端部4a、4aがシートクッション2とシートバック3との間に突出され、チャイルドシートのフィクスアームを係止させている。ストライカ4、4の上端部4a、4aはシートクッション2の後端部2aに取り付けられた緩衝材5で覆われており、ストライカ4、4の上端部4a、4aの前方でシートクッション2と緩衝材5との間にはチャイルドシートのフィクスアームを挿通させる挿通部9、9が形成されている。



## 【特許請求の範囲】

## 【請求項 1】 シートクッションと、

このシートクッションの後端部で傾倒可能に支持されたシートバックと、

前記シートクッションの骨格を形成するクッションフレームで固定され、上端部が前記シートクッションと前記シートバックとの間に突出され、前記上端部にチャイルドシートの本体より後方へ延出したフィックスアームを係止させるストライカと、

前記シートクッションの前記後端部に設けられ、前記ストライカの前記上端部を覆う緩衝材と、

前記ストライカの前記上端部の前方で前記シートクッションと前記緩衝材との間に形成され、前記フィックスアームを挿通させる挿通部と、

を備えたことを特徴とする車両用シート。

## 【発明の詳細な説明】

## 【0001】

【発明の属する技術分野】本発明は、チャイルドシートが取り付けられる車両用シートに関する。

## 【0002】

【従来の技術】従来、自動車に乳幼児を乗せる際には、乳幼児専用の座席であるチャイルドシートを車両用シートに取り付けており、チャイルドシートの取付構造としては、例えば図9に示したような構造が提案されている（特開平7-323770号公報参照）。

【0003】チャイルドシート101は、底面101aに車両用シート111に取り付けるためのフレーム102が複数のボルト103で固定されている。フレーム102の前端には下方へ延出する前部アンカーロッド102aが設けられており、フレーム102の後端には後方へ延出する一対の後部アンカーロッド102b、102bが設けられている。

【0004】車両用シート111は、シートクッション112と、シートクッション112の後端部で傾倒可能に支持されたシートバック113とから構成されている。シートクッション112は底面112aの前端中央部分に、チャイルドシート101の前部アンカーロッド102aに対応する前部アンカープレート114が前方に延出して設けられている。前部アンカープレート114には、前部アンカーロッド102aを通す前部固定孔114aが形成されている。

【0005】シートクッション112の後端部には、チャイルドシート101の後部アンカーロッド102b、102bに対応する後部アンカープレート115、115が設けられており、上端部115a、115aがシートクッション112とシートバック113との間に突出されている。上端部115a、115aには、チャイルドシート101の後部アンカーロッド102b、102bを通す後部固定孔115b、115bが形成されている。

【0006】チャイルドシート101を車両用シート111に取り付ける際には、チャイルドシート101の後部アンカーロッド102b、102bを車両用シート111の後部アンカープレート115、115の後部固定孔115b、115bに通して係止させている。さらに、チャイルドシート101の前部アンカーロッド102aを車両用シート111の前部アンカープレート114の前部固定孔114aに通してナット116で固定させている。

## 【0007】

【発明が解決しようとする課題】しかしながら、このような車両用シート111において、チャイルドシート101が取り付けられていないときに、シートバック113をほぼ水平になるように後方に倒してフルフラットの状態とした場合には後部アンカープレート115、115の上端部115a、115aが露出するため、シートとしての機能が損なわれるという問題があった。

【0008】本発明は、かかる従来の課題に鑑みてなされたものであり、チャイルドシートが取り付けられていないときに、フルフラットの状態とした場合でもシートとしての機能を損なうことなく使用することができる車両用シートを提供することを目的とする。

## 【0009】

【課題を解決するための手段】前記課題を解決するために本発明の車両用シートにおいては、シートクッションと、このシートクッションの後端部で傾倒可能に支持されたシートバックと、前記シートクッションの骨格を形成するクッションフレームで固定され、上端部が前記シートクッションと前記シートバックとの間に突出され、前記上端部にチャイルドシートの本体より後方へ延出したフィックスアームを係止させるストライカと、前記シートクッションの前記後端部に設けられ、前記ストライカの前記上端部を覆う緩衝材と、前記ストライカの前記上端部の前方で前記シートクッションと前記緩衝材との間に形成され、前記フィックスアームを挿通させる挿通部と、を備えたものとしている。

【0010】かかる構成においては、チャイルドシートが車両用シートに取り付けられていないときに、シートバックをほぼ水平になるように後方に倒して車両用シートをフルフラットの状態とした場合でも、緩衝材はストライカの上端部を覆っているため、ストライカの上端部が露出するのを防ぐことができる。

【0011】また、緩衝材はシートクッションの後端部に設けられていることから、車両用シートがシートバックを起こした通常の着座状態である場合には、緩衝材はシートクッションとシートバックとの間に位置している。

【0012】また、チャイルドシートを車両用シートに取り付ける際には、チャイルドシートのフィックスアームを車両用シートの挿通部を介してストライカの上端部

に係止させる。このため、挿通部はチャイルドシートを取り付ける際の目印となっているので、チャイルドシートを容易に取り付けることが可能となるとともに、緩衝材をめくる作業や、あるいは緩衝材をシートクッションの後端部から取り外す作業が不要となる。

#### 【0013】

【発明の実施の形態】以下、本発明の一実施の形態を図にしたがって説明する。

【0014】図1は本発明の一実施の形態を示す車両用シート1の斜視図であり、図2は(a)が図1のA-A線に沿う断面図、(b)がストライカ4取付部を示す断面図である。車両用シート1は、シートクッション2と、シートクッション2の後端部2aで傾倒可能に支持されたシートバック3とから構成されている。

【0015】シートクッション2の内部にはシートクッション2の骨格を形成するクッションフレーム2bが設けられており、クッションフレーム2bの後端2cには上方に延出する一対のストライカ4、4が固定されている。ストライカ4、4は下方へ開口したコ字状であり、上端部4a、4aがシートクッション2の後端部2aの左右側部に形成されたスリット2d、2dからシートクッション2とシートバック3との間に突出されており、上端部4a、4aの一部を構成する係止部4b、4bで後述するチャイルドシートのフィックスアームに係止させるようになっている。

【0016】ストライカ4、4の上端部4a、4aは緩衝材5で覆われており、この緩衝材5はシートクッション2の後端部2aに一体的に取り付けられている。図3は緩衝材5の取付状態を示す分解斜視図である。緩衝材5はチップウレタンからなる緩衝材本体6と、緩衝材本体6を包み込んでいる表皮7とから構成されている。

【0017】緩衝材本体6は中央部6aが左右側部6b、6bに比べて下方へ出っ張っており、表皮7は緩衝材本体6の上面を覆う上側表皮7aと下面を覆う下側表皮7bとで構成されている。緩衝材5の前側中央には前部取付部8aが上側表皮7aと下側表皮7bに共縫いされて垂下していると共に、緩衝材5の後側には後部取付部8bが上側表皮7aと下側表皮7bに共縫いされて垂下している。

【0018】緩衝材5をシートクッション2の後端部2aに取り付ける際には、前部取付部8aの下端をクッション表皮2eの上面突合せ部2hに共縫いし、緩衝材5の中央部をクッション後部に載せる。これにより、緩衝材本体6の中央部6aが左右側部6b、6bより下方へ突出しているので、ストライカ4、4の係止部4b、4bと下側表皮7bとの間に空間ができ、フィックスアームに係止部4b、4bに係止可能にしている。その後、後部取付部8bをクッション表皮2eの後端突合せ部2jに共縫いされた後端取付部2gにファスナー8cで固定する。

【0019】この結果、図1に示したように、ストライカ4、4の上端部4a、4aは緩衝材5で覆われるとともに、ストライカ4、4の上端部4a、4aの前方でシートクッション2の後端部2aと緩衝材5の前端の左右側部との間には、チャイルドシートのフィックスアームを挿通させる細長状の挿通部9、9が形成されている。

【0020】図4はチャイルドシート11の斜視図である。チャイルドシート11は、本体12の背面12aにおいて左右端の下部に、車両用シート1のストライカ4、4に対応する一対のフィックスアーム13、13が設けられている。フィックスアーム13、13は、先端部13a、13aが切込部13b、13bで二股に分けられており、切込部13b、13b内にはストライカ4、4の上端部4a、4aの係止部4b、4bが入るようになっている。本体12の前端12bの中央部分には、チャイルドシート11を車両用シート1から取り外す際に操作する解除レバー14が設けられている。

【0021】図5は、チャイルドシート11の本体12内部を示す斜視図である。解除レバー14は、ベルト15を介して連結部材16に連結されており、連結部材16の両端には、フィックスアーム13、13内に延在するロッド17、17に係止されている。

【0022】図6は、チャイルドシート11のフィックスアーム13を示す要部の断面図である。ロッド17の先端部17aは、フィックスアーム13内に立設された立設片13cに挿通された状態で支持されており、ロッド17の先端17bにはカム21に係止されている。このカム21は、カム21と立設片13cとの間に設けられたスプリング22によって、フィックスアーム13の先端側であるロック方向23へ付勢されている。

【0023】また、フィックスアーム13内には、カム21の端面21aに摺接するラッチ24が回動自在に枢支されており、ラッチ24の先端部には、ストライカ4の上端部4aの係止部4bに係脱する切欠部25が形成されている。これにより、ラッチ24の先端部には、切欠部25を境とした両側に第1挟持片24aと第2挟持片24bとが形成されている。

【0024】ラッチ24の基端部には、カム21に摺接する半円状の摺接部24cが突設されている。摺接部24cの上部に突設された突出部24dにはコイルスプリング26の一端に係止されており、コイルスプリング26の他端はフィックスアーム13内に突設された突設片13dに係止されている。これにより、ラッチ24は図6中の実線で示すように、カム21がロック方向23へ付勢された状態で第1挟持片24aがフィックスアーム13の切込部13bを横断し、ストライカ4の係止部4bを切込部13bの端部13eで保持できるように構成されている。

【0025】また、解除レバー14(図5参照)の操作に伴い、ロッド17がロック方向23と逆方向である解

除方向27へ引張された際には、図6中の一点鎖線で示すように、カム21が後退されることによりラッチ24が回動し、フィックスアーム13の切込部13bを横断した第1挟持片24aが上方へ移動するとともに、第2挟持片24bがストライカ4の係止部4bを押し出す方向へ移動するように構成されている。

【0026】かかる構成において、チャイルドシート11を車両用シート1に取り付ける際には、図7に示すようにチャイルドシート11のフィックスアーム13、13を車両用シート1の挿通部9、9から差し入れ、切込部13b、13b内にストライカ4、4の係止部4b、4bを入れるとともにフィックスアーム13、13のラッチ24、24を回動させる。これにより、図6中の実線や図8に示したように、ラッチ24、24の第1挟持片24a、24aでストライカ4、4の係止部4bが切込部13b、13bの端部13e、13eで保持される。この結果、フィックスアーム13、13がストライカ4、4の係止部4b、4bで係止されることから、車両用シート1にチャイルドシート11を固定することができる。

【0027】また、チャイルドシート11を車両用シート1から取り外す際には、チャイルドシート11の解除レバー14を操作してロッド17、17を解除方向27に引張させる。これにより、図6中の一点鎖線で示したようにフィックスアーム13、13のカム21、21が後退することによりラッチ24、24が回動し、第1挟持片24a、24aによるストライカ4、4の保持状態が解除されるとともに、第2挟持片24b、24bでストライカ4、4の係止部4b、4bが押し出される。この結果、ストライカ4、4とフィックスアーム13、13との係止状態が解除されるので、フィックスアーム13、13を挿通部9、9から抜き出すことによりチャイルドシート11を取り外すことができる。

【0028】本実施の形態では、シートクッション2の後端部2aからシートクッション2とシートバック3との間に突出されているストライカ4、4の上端部4a、4aが、シートクッション2の後端部2aに取り付けられた緩衝材5で常に覆われた状態となっている。これにより、チャイルドシート11が車両用シート1に取り付けられていないときに、シートバック3をほぼ水平になるように後方に倒して車両用シート1をフルフラットの状態とした場合でも緩衝材5はストライカ4、4の上端部4a、4aを覆っているため、ストライカ4、4の上端部4a、4aが露出するのを防ぐことができる。よって、シートとしての機能を損なうことなく車両用シート1を使用することができる。

【0029】また、緩衝材5はシートクッション2の後端部2aに取り付けられていることから、車両用シート1がシートバック3を起こした通常の着座状態である場合には、緩衝材5はシートクッション2とシートバック

3との間に位置している。よって、着座姿勢に影響を受けることなく車両用シート1を使用することができる。さらに、緩衝材5はシートクッション2の後端部2aに一体的に取り付けられているため、車両用シート1の外観を維持することができる。

【0030】また、チャイルドシート11を車両用シート1に取り付ける際には、チャイルドシート11のフィックスアーム13、13を車両用シート1の挿通部9、9を介してストライカ4、4の上端部4a、4aの係止部4b、4bに係止させている。このため、挿通部9、9はチャイルドシート11を取り付ける際の目印となっているので、チャイルドシート11を容易に取り付けることが可能となるとともに、緩衝材5をめくる作業や、あるいは緩衝材5をシートクッション2の後端部2aから取り外す作業が不要となる。よって、チャイルドシート11の取付作業の負担を軽くすることができる。

【0031】なお、本実施の形態では、緩衝材5の緩衝材本体6を構成している素材としてチップウレタンを使用した。チップウレタンの他に発砲スチロールやウレタン異硬度パッド等を使用しても良い。また、ストライカ4を取り付けない仕様の車両用シート1にあつては緩衝材5も取り付けする必要がなく、この場合重量や製造コストを低減できる。尚、緩衝材5とシートクッション2とを別々に形成してシートクッション2に緩衝材5を取り付ける形態を説明したが、シートクッション2と緩衝材5とを一体にして形成してもよい。この場合には、シートクッション2から緩衝材5が外れるのを防ぐことができるので、車両用シート1をフルフラットの状態とした場合のシートとしての機能を長く維持することができる。

【0032】また、挿通部9、9の形状を細長状としたが、チャイルドシート11のフィックスアーム13、13を挿通させることができれば形状は問わない。また、ストライカとしては下方が開口したコ字状のストライカ4、4の他に上下逆のL字状のストライカでも良い。

【0033】

【発明の効果】以上説明したように本発明の車両用シートにおいては、チャイルドシートが車両用シートに取り付けられていないときに、シートバックをほぼ水平になるように後方に倒して車両用シートをフルフラットの状態とした場合でも、緩衝材はストライカの上端部を覆っているため、ストライカの上端部が露出するのを防ぐことができる。よって、シートとしての機能を損なうことなく車両用シートを使用することができる。

【0034】また、緩衝材はシートクッションの後端部に設けられていることから、車両用シートがシートバックを起こした通常の着座状態である場合には、緩衝材はシートクッションとシートバックとの間に位置している。よって、着座姿勢に影響を受けることなく車両用シートを使用することができる。

7

【0035】また、挿通部はチャイルドシートを取り付ける際の目印となっているので、チャイルドシートを容易に取り付けることが可能となるとともに、緩衝材をめくる作業や、あるいは緩衝材をシートクッションの後端部から取り外す作業が不要となる。よって、チャイルドシートの取付作業の負担を軽減することができる。

【図面の簡単な説明】

【図 1】本発明の一実施の形態を示す車両用シートの斜視図である。

【図2】(a)は図1のA-A線に沿う断面図、(b)はストライカ取付部を示す断面図である。

【図3】緩衝材の取付構造を示す分解斜視図である。

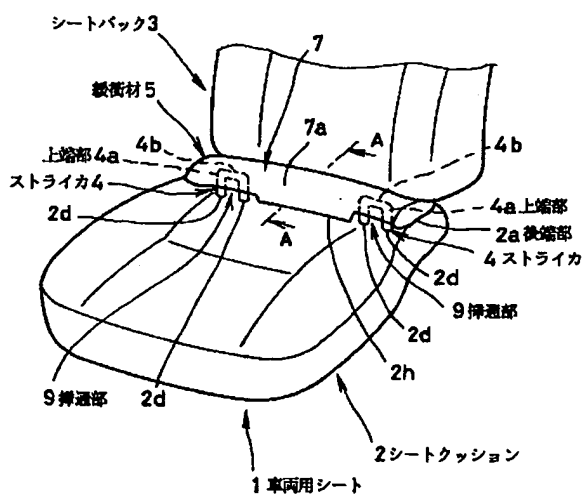
【図4】チャイルドシートの斜視図である。

【図5】チャイルドシートの本体内部を示す斜視図である。

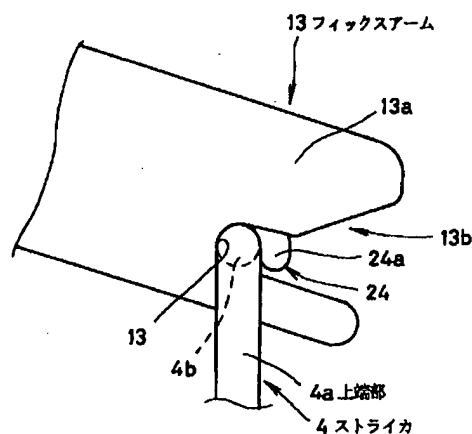
【図6】チャイルドシートのフィックスアームを示す要部の断面図である。

【図7】チャイルドシートの取付構造を示す斜視図であ

【图 1】



【图8】



る。

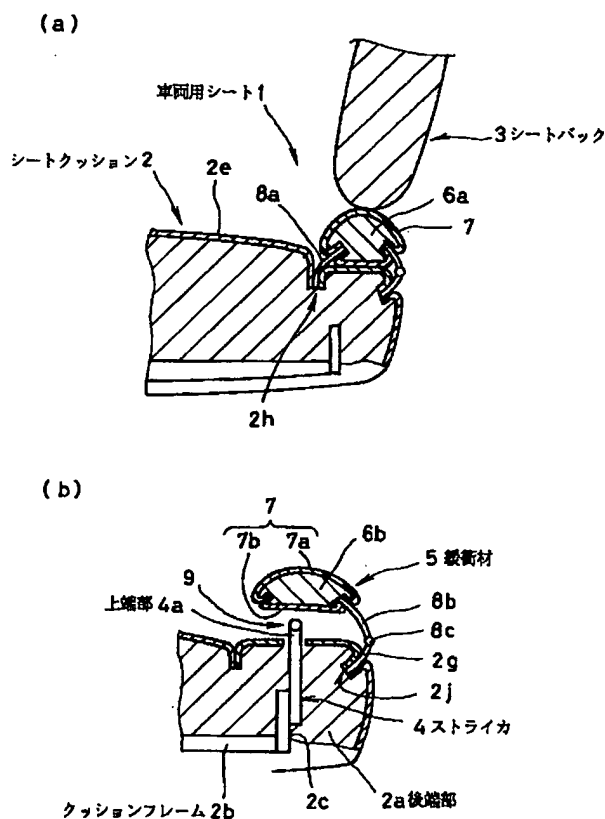
【図8】チャイルドシートの取付状態を示す要部の拡大図である。

【図9】従来のチャイルドシートの取付構造を示す分解斜視図である。

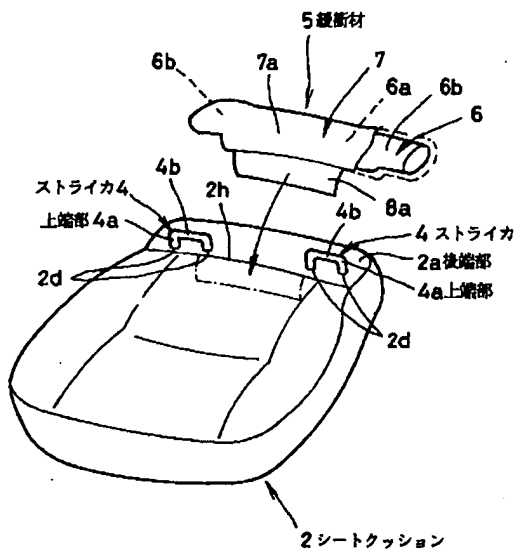
## 【符号の説明】

- |     |           |
|-----|-----------|
| 1   | 車両用シート    |
| 2   | シートクッション  |
| 2 a | 後端部       |
| 2 b | クッションフレーム |
| 3   | シートバック    |
| 4   | ストライカ     |
| 4 a | 上端部       |
| 5   | 緩衝材       |
| 9   | 挿通部       |
| 1 1 | チャイルドシート  |
| 1 2 | 本体        |
| 1 3 | フィックスアーム  |

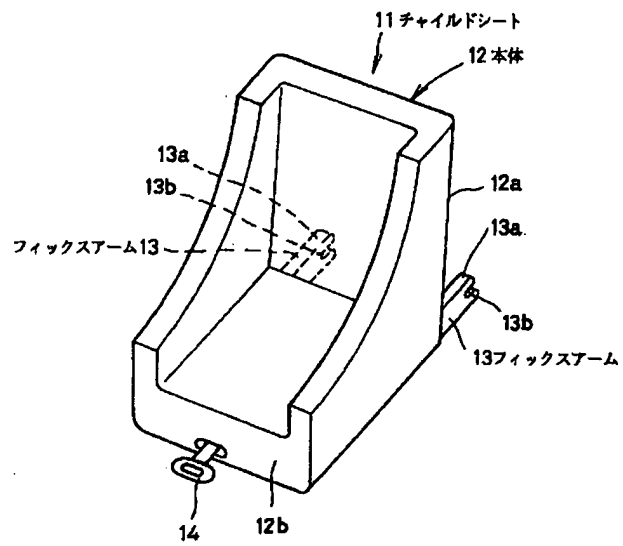
【图2】



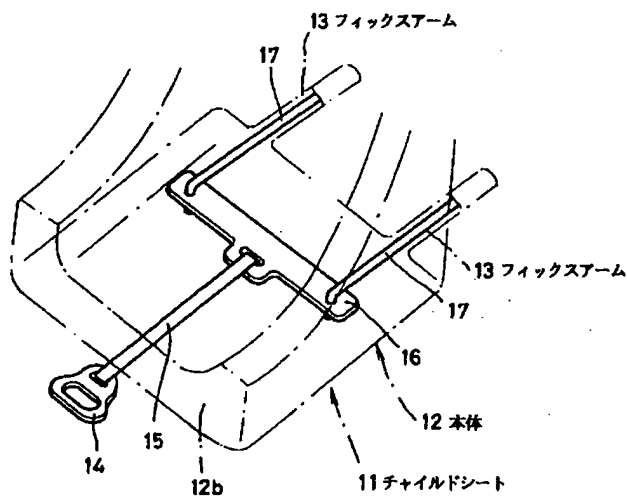
【図3】



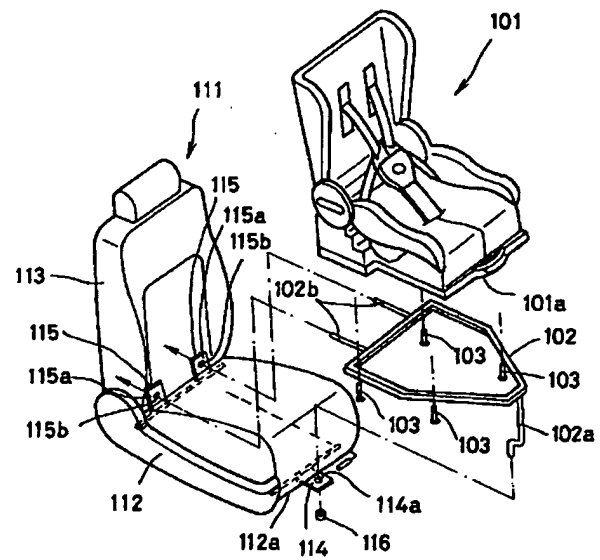
【図4】



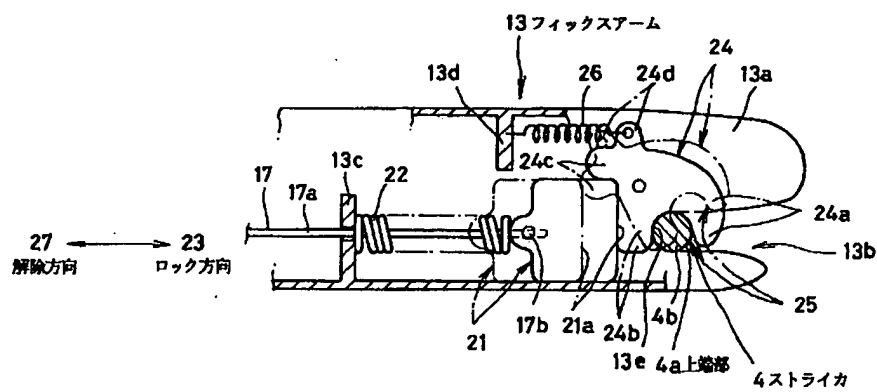
【図5】



【図9】



【図6】



【図7】

